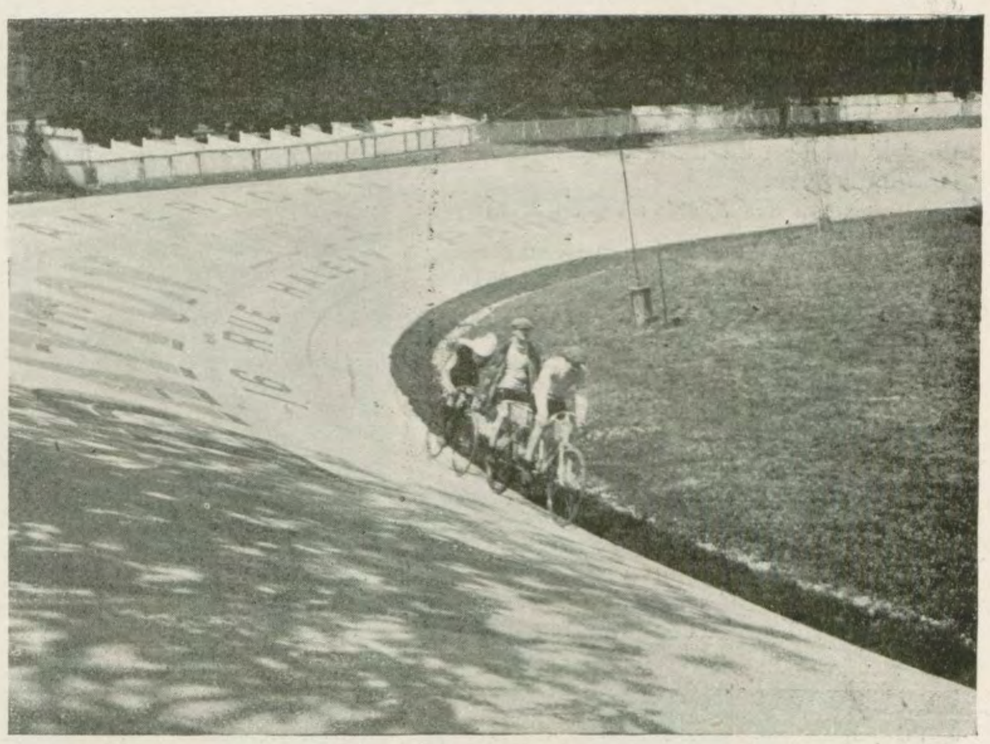
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

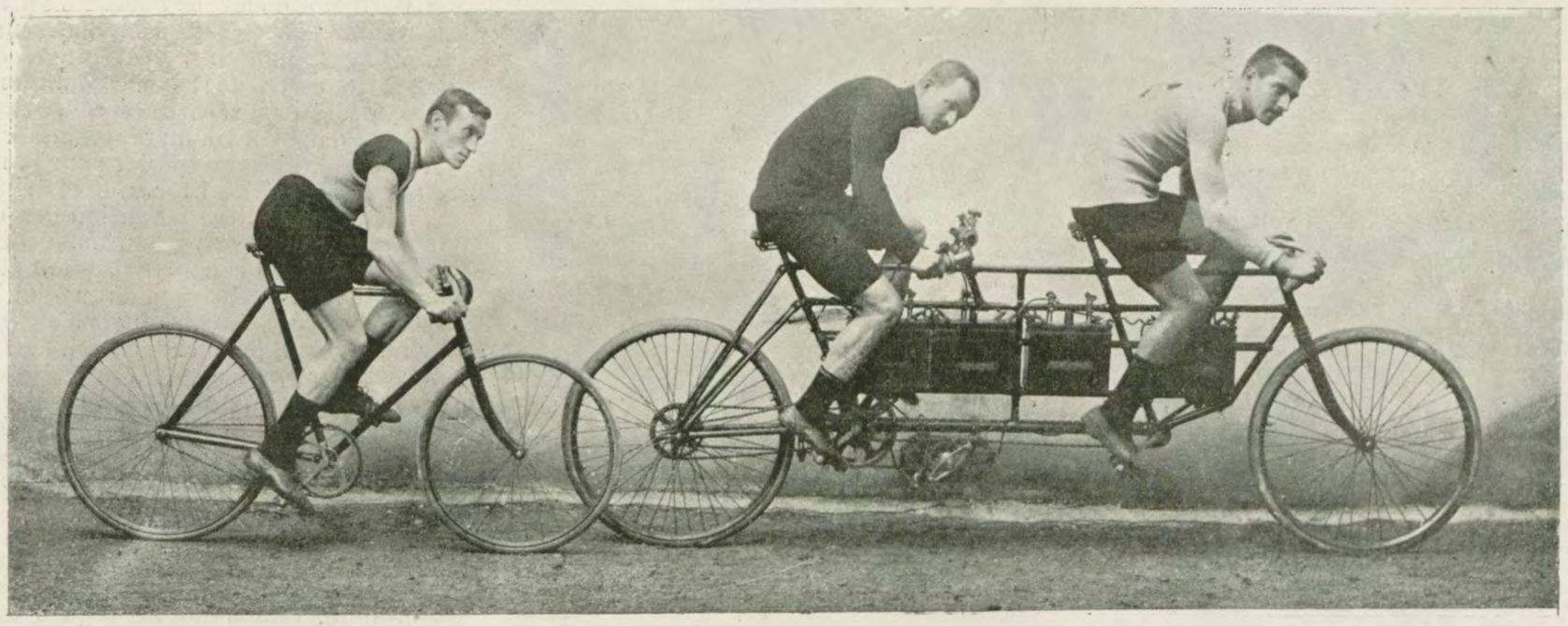
PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

16 Juillet 1899 — N° 44

Un coin du quartier des coureurs pendant la Course.



Walters derrière ses entraîneurs dans un virage.



Walters, le vainqueur du Bol d'Or, derrière son tandem électrique.

Walters à la 14e heure. — Georges Huret lui passe des vivres.

Marius Thé après sa chute remonte en machine.

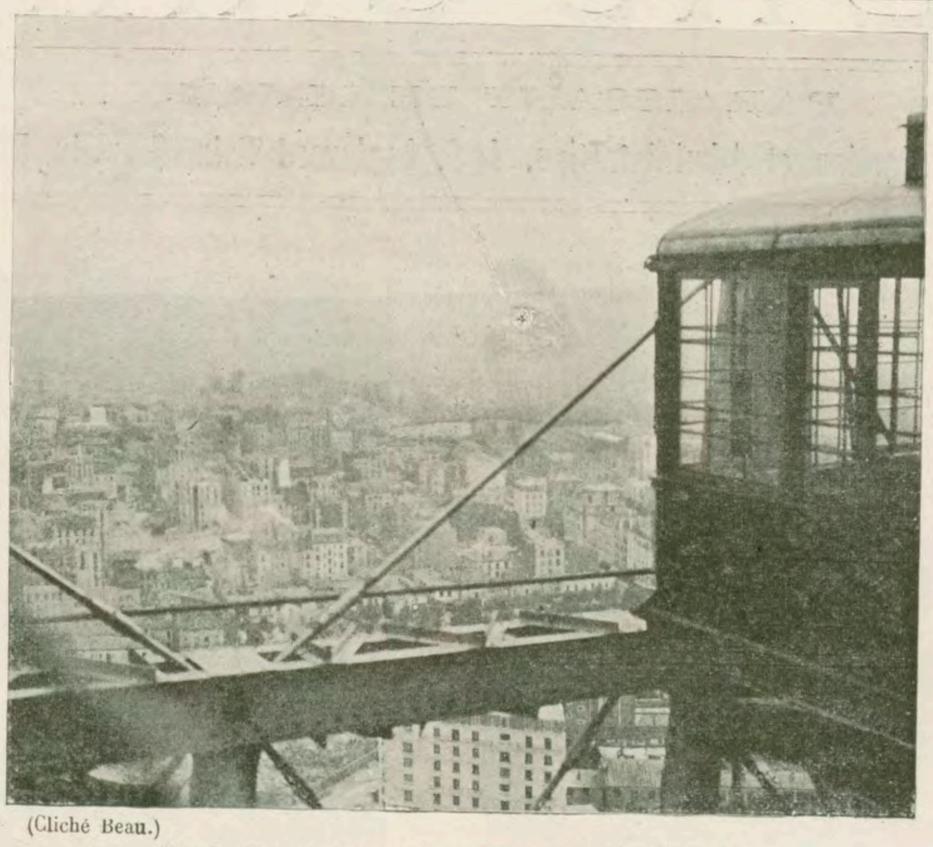
(Clichés Beau.)

LA COURSE CYCLISTE DE VINGT-QUATRE HEURES, DITE DU BOL D'OR

La course annuelle du Bol d'Or, s'est disputée dimanche dernier au vélodrome du Parc des Princes (6e année). Pour la première fois, elle a été gagnée par un anglais, WALTERS, qui a couvert 1020 kil. 977 m. en 24 heures, alors que la distance la plus forte qui avait été couverte dans cette course était de 859 kil. 120 m. par Rivière en 1896. Tous les records du monde ont été battus à partir du 110e kilomètre.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Course
au Clocher Omnium



(Cliché Beau.)

Le clocher désigné comme but est marqué d'un X.
C'était celui de l'orphelinat de Meudon, très visible de la Grande Roue

Il est toujours d'un goût douteux de se louer soi-même; il vaut mieux laisser cette tâche aux autres, d'autant qu'ils y mêlent parfois des critiques justifiées et dont il est bon de tenir compte à la seconde épreuve.

Le *Journal des Sports* s'exprime ainsi :

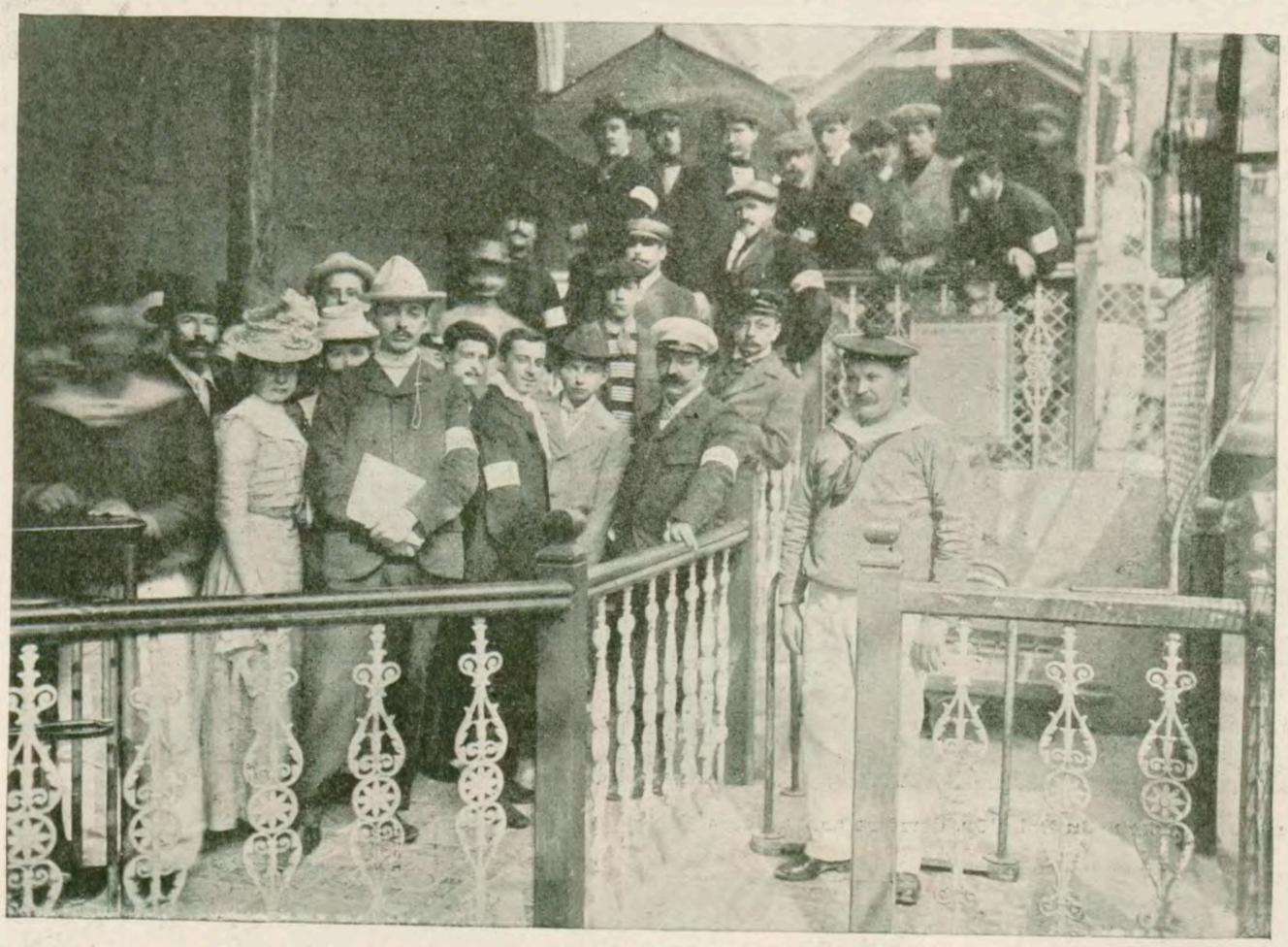
« Les organisateurs de la course au clocher Omnium, nos confrères Pierre Laffite et Gustave de Lafreté, de la *Vie au Grand Air*, doivent être satisfaits du succès complet de l'intéressante fête »

Eh bien, nous serons moins enthousiastes que notre aimable confrère. Certes, nous pouvons nous féliciter d'avoir réuni 118 engagements, 98 partants et 88 arrivants au but! Et cela un jour de semaine!

Certes, notre épreuve a attiré à la Grande Roue un nombreux public : certes, encore, l'originalité et même le côté pratique de ce concours ont été signalés par toute la presse.

Mais nous devons constater que nos concurrents se sont montrés trop malins; qu'ils ont trouvé trop vite le chemin d'un clocher qui nous paraissait offrir quelque difficulté. Je parle surtout des coureurs à pied et des voitures attelées, car j'estime que les cyclistes et les chauffeurs eussent été mieux inspirés de suivre, au débouché du pont de Billancourt, la route en lacets qui, avec un raccourci, les eût conduits au point d'arrivée. La route ainsi parcourue était plus longue d'environ 900 mètres; mais sa pente très faible autorisait les plus grandes vitesses. Les chauffeurs se seraient certainement mieux classés s'ils avaient bien examiné leur carte. Mais voilà, l'exemple des moutons de Panurge (cela dit sans arrière-pensée) s'est renouvelé une fois de plus. On a vu les coureurs à pied s'élancer sur les pentes ardues de Meudon (l'une d'elles grimpe à 13 p. 100) et on les a suivis! Or, dans de telles conditions, un bon athlète va aussi vite avec ses jambes que les cyclistes et chauffeurs avec leurs moyens mécaniques.

Une autre fois, nous choisirons un but plus difficile, plus lointain.



(Cliché Beau.)

Les concurrents montent à raison de dix par wagon, afin que les commissaires puissent leur désigner le clocher à l'horizon.

Cela dit, et avant de commencer le récit des opérations, je tiens à remercier vivement tous les concours qui se sont offerts à nous.

Je remercierai tout d'abord M. Marbot, le maire de Meudon, en face de la propriété duquel se faisait l'arrivée. M. Marbot a mis très aimablement à notre disposition, ses agents, ses cantonniers et son matériel de fête, et il s'est même occupé personnellement du contrôle.

MM. Triboulet, vice-président, et Perrin, secrétaire de la Société de topographie de France, avaient bien voulu nous honorer de leur présence et de leurs conseils.

Enfin, nos remerciements iront à nos dévoués commissaires : MM. Louis Perrée, Arnous-Rivière, de Baeder, Lamarque, Neblis, Paul Puy, Armand Duchamp, Fras, Berg, Wimill, et à MM. Vital, Bonhours-Durey et Cie qui, avec leur gracieuseté habituelle avaient offert les brassards.

Mon collaborateur Lucien Faure jugeait les arrivées au clocher; M. Tampier donnait les départs.

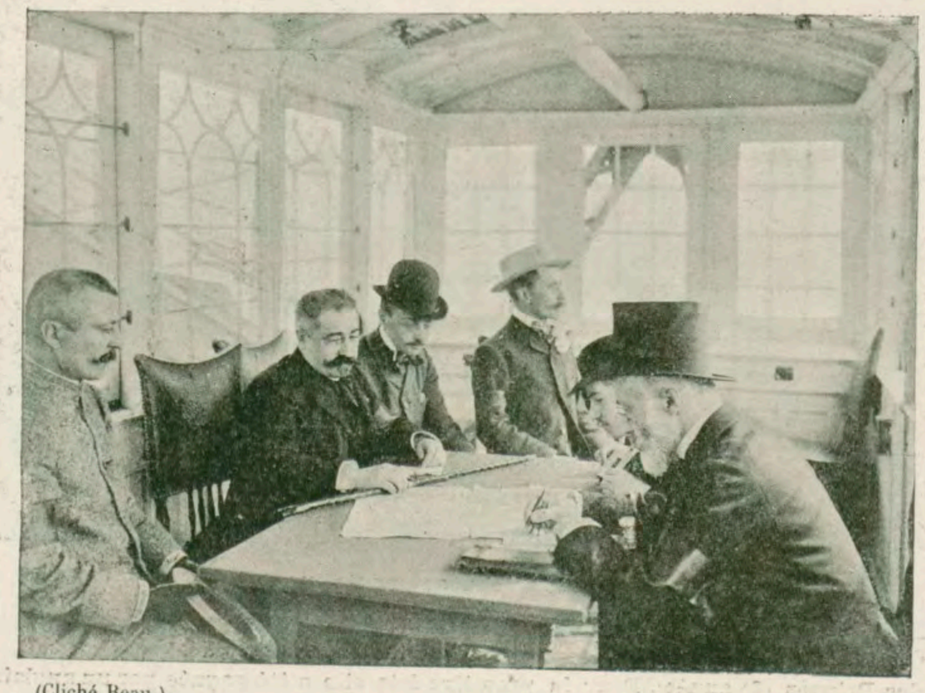
Parmi l'assistance masculine, nous avons remarqué : MM. Berthelot, député de Paris, qui a pris part à la course à bicyclette; A. de Lucenski, directeur du *Journal des Sports*, Paul Manoury, Claremont, directeur de la Grande Roue, MM. de Morlhon, Monnier, Mas, Vinet, etc.

Les opérations sportives se sont déroulées aux heures et dans l'ordre du programme.

A l'entrée, kiosque spécial pour la remise des brassards qui s'est faite avec une célérité remarquable.

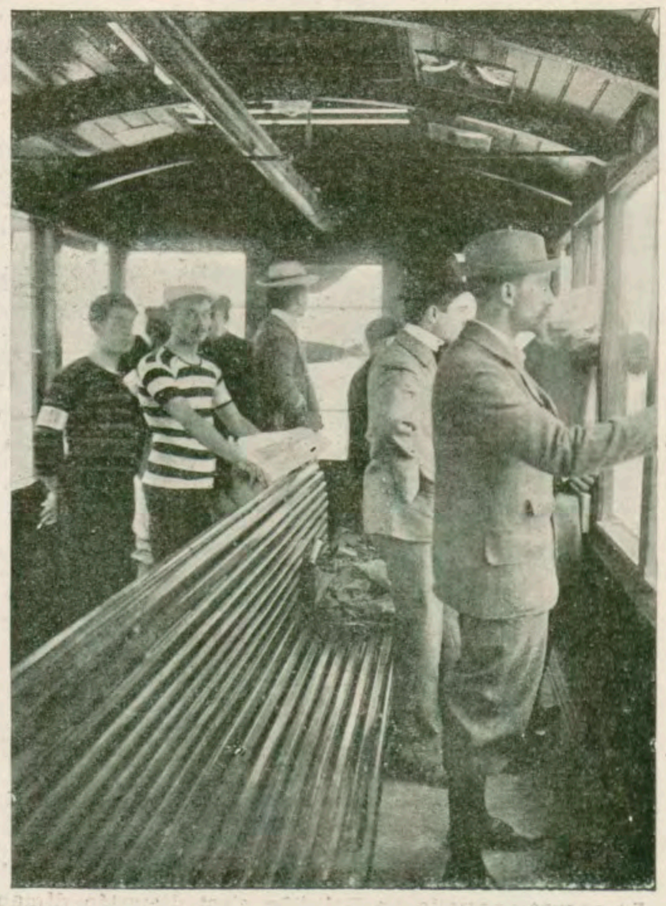
Après une première ascension des commissaires et du photographe — M. Beau, naturellement — dans la Grande Roue, les concurrents y ont été à leur tour de leur petit voyage. Ils s'embarquaient par groupes de dix dans les élégants wagonnets d'où nos commissaires leur montraient le clocher choisi. Peu d'entre eux devinèrent, à ce moment-là, qu'il s'agissait de la chapelle de l'Orphelinat Galiera, sise à Fleury (commune de Meudon). Mais pendant le trajet nécessité pour gagner le lieu du départ (le Point-du-Jour, route de Sèvres, rive droite de la Seine), on consulte sa carte, on s'interroge mutuellement et, naturellement, quelques-uns des concurrents découvrent le pot aux roses — je veux dire le clocher en question.

Très pittoresque ce départ effectué au milieu d'une fête foraine, tandis que les orgues de Barbarie font rage. A 5 h. 10 les piétons — parmi lesquels deux



(Cliché Beau.)

Les commissaires, dans un des wagons de la Grande Roue, relevant sur la carte la position du clocher.



(Cliché Beau.)

Le commissaire montrant le clocher aux concurrents dans l'un des wagons de la Grande Roue.

(Cliché Beau.) **Départ des coureurs à pied au quai du Point-du-Jour.**

gentes personnes du sexe faible (!) — s'alignent sous les ordres de M. Tampier qui abaisse son drapeau à 5 h. 15 minutes.

Puis, à 5 h. 21, partent les quatres voitures très correctement attelées (tilbury, charrettes anglaises, buggy). Les cyclistes partent à 5 h. 27, les motocycles à 5 h. 30, les automobiles à 5 h. 31. Derrière l'une de ces dernières s'accroche un patineur à roulettes dont l'engagement était arrivé tardivement.

Et, précipitamment, nous essayons de gagner en équipage hippique le clocher de l'Orphelinat. Mais, bien que plus court, le chemin que nous prenons est encore trop long, lorsque nous arrivons à Fleury, tous les concurrents nous ont précédé. Ils ont heureusement trouvé en cet endroit un contrôle parfaitement installé (l'on avait pris soin de dresser une ligne colorée de rouge sur le sol).

Les Prix.

Dès que les résultats ont été connus, la réclamation suivante a été portée à la connaissance du Jury :

Les coureurs à pied soussignés déposent une réclamation contre les coureurs pédestres professionnels qui suivent : Janvier, Watromez, Pemjean.

Signé : L. Etienne (S. A. M.), Bouquel (S. C. A.), Audo (S. C. A.), Bartou, Lecomte (R. S. C.).

Avant la distribution des prix le Jury s'est réuni, et, après enquête, a décidé que la réclamation était justifiée. En conséquence, MM. Janvier, Watromez et Pemjean ont été disqualifiés et les prix ont été décernés comme suit :

M. Dubos (piéton), 1er du classement général, gagne un moteur Sphinx de 4 chevaux, du même type que celui qui venait de battre le record du kilomètre.

M. Francis Terry, 1er des voitures attelées, un objet d'art, don de M. Claremont.

M. Audo, 2e des piétons, une collection de la *France pittoresque*.

M. Stein, de l'A. V. A., 1er des cyclistes, un équipement cycliste complet de chez Cook.

Mme Léa Lemoine, 1re des motocycles, un photocycle 9/12, de chez M. Masson, avenue de la Grande-Armée.

M. Leconte (piéton), 3e du classement général, un encrier-haltère monture argent de chez Kirbey, Bear et Cie.

M. Thuau (voiture attelée), 5e du classement général, une couverture de voyage de la maison Roddy, 2, boulevard des Italiens.

M. Pardon (piéton), 6e, 1 douzaine de photographies chez M. Beau, 51 rue de Passy.

M. Radot (voiture attelée), 7e, un appareil Sandow.

M. Guion (piéton), 8e, un appareil Sandow.

M. Bonquet (piéton), 9e, un appareil Sandow.

M. Wazeige (piéton), 10e, une lanterne pour bicyclette ou lampe au choix (acétylène).

(Cliché Beau.) **Départ des conducteurs de voiture.**

M. Diolat (piéton), 11e, une place au Lion et Taureau à Roubaix.

(Cliché Beau.) **Départ des cyclistes.**

M. Étienne (piéton), 12e, une place au Lion et Taureau à Roubaix.

M. Girault (piéton), 13e, une place au Lion et Taureau à Roubaix.

M. Philippe de Marne (voiture attelée), 15e, une entrée permanente au Nouveau-Cirque.

M. Pierrard (cycliste), 17e, une entrée permanente au Nouveau-Cirque.

M. Joyeux (cycliste), 18e, une entrée permanente au Nouveau-Cirque.

M. Grunenberger (cycliste), 19e, un mois de leçons de Boxe avec Charlemont.

M. E. Marchand (cycliste), 20e, un mois de leçons d'escrime chez M. A. Ruzé.

M. Rousselle (cycliste), 21e, une entrée permanente à la Grande Roue.

M. Martin (cycliste), 22e, une entrée permanente à la Grande Roue.

M. Castagné (cycliste), 23e, une entrée permanente à la Grande Roue.

M. Brisset (piéton), 24e, 2 déjeuners au Pavillon-Bleu à Saint-Cloud.

M. Hermelin (cycliste), 25e, 2 déjeuners au Pavillon-Bleu à Saint-Cloud.

M. Rochet (cycliste), 26e, 2 déjeuners au Pavillon-Bleu à Saint-Cloud.

M. Brun (cycliste), 27e, un mois de leçons de mandoline (6 chansons).

La soirée.

A sept heures tout le monde était rentré à Paris. D'aucuns s'étaient rendus à la Grande Roue où l'on a dîné gaiement mais lentement.

Enfin, à neuf heures, et malgré la petite pluie tombée pendant le dîner, le jardin de la Grande Roue se remplissait de clubmen et d'élégantes jeunes femmes. Reconnu un grand nombre de membres de l'Automobile-Club de France.

La distribution des récompenses s'est faite au théâtre, sans encombre. M. de Baeder lisait la liste et les concurrents venaient chercher les bons représentatifs de leurs prix. (Ceux qui ne les ont pas retirés devront venir les chercher avant le 18 juillet dans nos bureaux.)

Le gros succès de la représentation a été pour la lutte de Pons contre Bonnelli. L'admirable athlète, aux proportions de géant, a eu raison de son adversaire, mais après une résistance acharnée. Bonnelli du reste triomphe ailleurs... lorsqu'il n'a pas affaire au terrible champion du monde. M. Lusson arbitrait la lutte avec sa compétence habituelle. Également très applaudi le match de boxe française entre Chabrier et Antoine, les deux professeurs bien connus de la salle Castérès. A minuit, la Grande Roue s'embrasait de feux de bengale d'abord rouges, puis verts. Ainsi s'est terminée une réunion qui, nous l'espérons, laissera un bon souvenir à ceux qui y ont participé.

G. de Lafreté.

(Cliché Beau.) **Départ des motocyclistes.**

M. Fischof, propriétaire de l'*Aurore*, qui a gagné le prix de l'Abbaye des Vaux-de-Cernay, samedi, à Rambouillet, et de *Serpenteau* qui a gagné le prix Firino à Auteuil dimanche. M. Fischof cause à son entraîneur T. Storr et son jockey Basden.

LES DRAGS AUTOMOBILES

L'AUTOMOBILISME a eu sa journée des Drags ; seulement, comme ses moyens d'action sont plus grands que ceux dont dispose le *coaching* hippique, le champ de courses choisi a été celui de Rambouillet. Le parcours est de 53 kilomètres environ; il est des plus pénibles, car, après les côtes de Suresnes, de Saint-Cloud et de Ville-d'Avray, il emprunte à cette pittoresque mais difficultueuse vallée de Chevreuse, abandonnée des cyclistes parce que trop dure.

Comme pour la journée des drags d'Auteuil, rendez-vous avait été pris place de la Concorde, devant l'hôtel de l'Automobile-Club de France.

Nous devons à la vérité, de dire que les véhicules n'étaient pas très nombreux, mais certains avaient préféré se rendre directement à Rambouillet.

Et puis l'organisateur du meeting, M. A. de Lucenski, directeur du *Journal des Sports*, avait la guigne de voir sa voiture se démantibuler au départ, les ressorts venaient de se casser.

Tout cela a causé un certain désarroi et l'on est parti un peu à la débandade. Néanmoins, la présence d'automobiles garnies d'élégants clubmen et de jolies femmes avait fait bon effet : c'est par des réunions de ce genre que le nouveau mode de locomotion finira par vaincre les résistances, d'ailleurs très faibles, qu'il rencontre encore sur son chemin.

A part deux ou trois pannes fâcheuses dont furent victimes des chauffeurs éminents (ne dévoilons pas leurs noms car la chose est toujours fâcheuse et vexante), les drags arrivaient assez vivement au but et prenaient place sur le champ de course, derrière une tente dressée spécialement pour le déjeuner. Celui-ci était commandé à l'avance ; on y a fait honneur et les deux premières courses se sont déroulées sans que l'on ait même songé à se déranger pour les regarder.

Pourtant les « chauffeurs » se sont montrés assez perspicaces et bien qu'habitués à ne s'occuper que des chevaux-vapeurs, ils ont touché plusieurs gagnants au mutuel.

Naturellement la réunion était très select et toute l'aristocratie des environs y assistait. Une distribution d'ombrelles roses a mis toutes ces dames en belle humeur.

Le retour a été plus décousu encore que l'aller. Un violent orage a provoqué une fuite générale. Le baron de Zuylen, qui devait prendre le commandement du défilé, n'a vu personne le suivre. Sa voiture allait, il est vrai, diablement vite. J'y avais pris place. Partie à cinq heures de Rambouillet, nous étions de retour à la Porte-Maillot à six heures trente-cinq. A ces allures il y a de quoi avoir le *drag* !

LEADER.

Courage to the Last par Saint Damien et Fear Disgrace, au comte P. de Saint-Phalle, gagnant du prix de la Société d'Encouragement à Rambouillet.

M. le baron de Zuilen, président de l'Automobile-Club de France.

(Clichés Beau.)

LA JOURNÉE DES DRAGS AUTOMOBILES (8 JUILLET).

Le *Journal des Sports* avait organisé samedi dernier, à l'occasion des courses de Rambouillet, une promenade automobile, baptisée JOURNÉE DES DRAGS. De nombreux chauffeurs ont pris part à cette balade et se sont donné rendez-vous le matin devant l'*Automobile-Club*, place de la Concorde. Nous publions ci-dessus quelques photogra-

100 Kilomètres à l'heure à Bicyclette !

UN RECORD A SENSATION. — DERRIÈRE UNE LOCOMOTIVE. — LE MILLE EN 57 S. 4/5.
PERFORMANCE BIEN AMÉRICAINE. — CHARLES M. MURPHY.

Les Américains nous ont depuis longtemps habitués à des performances excentriques — en vélocipédie aussi bien que dans les autres sports et dans toutes les branches où se peut exercer leur inlassable activité.

Ce n'est donc qu'avec une surprise relative que nous avons pu lire le 1er juillet, dans presque tous les journaux parisiens, cette nouvelle cependant peu banale :

« Hier, 30 juin, Charles Murphy, le coureur bien connu, a couvert à bicyclette un mille en 57 s. 4/5, entraîné par une locomotive. L'essai a eu lieu sur une ligne de chemin de fer des environs de New-York, ligne dont l'entrevoie avait été sur la longueur voulue transformée en une sorte de piste vélocipédique. »

Le mille (1609 m. 32) en moins d'une minute, voici déjà une nouvelle sensationnelle ; le temps de 57 s. 4/5 bat en effet de loin toutes les vitesses faites jusqu'ici sur un cycle quelconque. Cependant, ce qui est encore plus incroyable peut-être que la vitesse réalisée (un peu plus de 100 kilomètres à l'heure !), c'est la façon dont cette vitesse a été atteinte. Le formidable engin d'entraînement dont Jonathan, dédaignant nos pauvres quadruplettes et quintuplettes, voire même nos voitures automobiles, s'est cette fois servi, n'est ni plus ni moins qu'une locomotive, un de ces monstres d'acier qui, attelés aux fameux express de là-bas, traversent comme des éclairs des territoires hier encore incultes et inhabités.

En sorte que, je le répète, il faut que la nouvelle nous soit venue d'Amérique — étrange retour des choses — pour que nous l'ayons crue. Avouez qu'on ne conçoit pas la Cie du Nord ou celle de l'Ouest prêtant une portion, si minime soit-elle, de son réseau, pour une expérience semblable. Il n'y a que ces diables d'Américains pour avoir des idées pareilles !

En tous cas, ce qui est certain, c'est que toute espèce de doute, en ce qui concerne l'authenticité de la performance en question, doit être levé par la reproduction photographique pour laquelle la *Vie au Grand Air* arrive bonne première, et de loin, dans toute la presse européenne.

La gravure ci-contre n'est en effet pas un dessin de fantaisie ; c'est la photographie de Murphy derrière son gigantesque engin d'entraînement, prise au moment où il se prépare à partir pour effectuer sa peu ordinaire tentative.

Comme on peut le voir, le cycliste se trouvait, non pas seulement derrière un coupe-vent monstre, mais comme encastré dans une espèce de guérite roulante qui le protégeait absolument du vent.

De plus, elle devait en quelque sorte l'attirer dans la colonne d'air déplacée par le passage de la machine : Tous ceux qui ont eu l'occasion, étant en promenade sur la route, de « coller » derrière une voiture automobile, pourront se faire une idée de la succion formidable opérée ainsi sur l'homme suivant la locomotive.

C'est ce qui enlève à peu près toute valeur athlétique à la performance, pourtant hardie et intéressante, réalisée par le coureur américain. A défaut de cette raison, nous aurions d'ailleurs comme argument sans réplique l'appréciation de tous ceux qui connaissent Murphy, pour l'avoir vu courir ici ou en Amérique. C'est en effet ce qu'on est convenu d'appeler un « vieux » coureur, car il frise la trentaine ; il court depuis dix ou douze ans sur toutes les pistes américaines ou européennes et sa tournée française faite en 1896 nous confirma bien dans l'opinion que ses compatriotes eux-mêmes avaient de lui, à savoir que c'est un homme de second ordre, sinon moindre.

Ce qui n'empêche pas son exploit d'être peu banal et d'avoir pour notre curiosité toujours en éveil, l'attrait d'un véritable tour de force acrobatique, sinon athlétique.

MURPHY SUR LA VOIE APRÈS SON RECORD.

Ce n'est pas en effet chose aisée et exempte de danger que cette pédalée vertigineuse à une vitesse de train express, étant presque collé à un mur d'acier qui fuit devant vous à 100 kilomètres à l'heure !

Le récit circonstancié qu'un témoin oculaire de la performance m'envoie, dit que Murphy, à l'issue de sa tentative, n'était pas fatigué, mais qu'il était « comme fou » et en tous cas complètement étourdi par la vitesse infernale à laquelle il avait marché. Il paraît que, « décollé » d'un mètre à peine vers le milieu du record, il dut faire un effort désespéré pour reprendre sa place à quelques centimètres de la plaque d'acier qui le précédait.

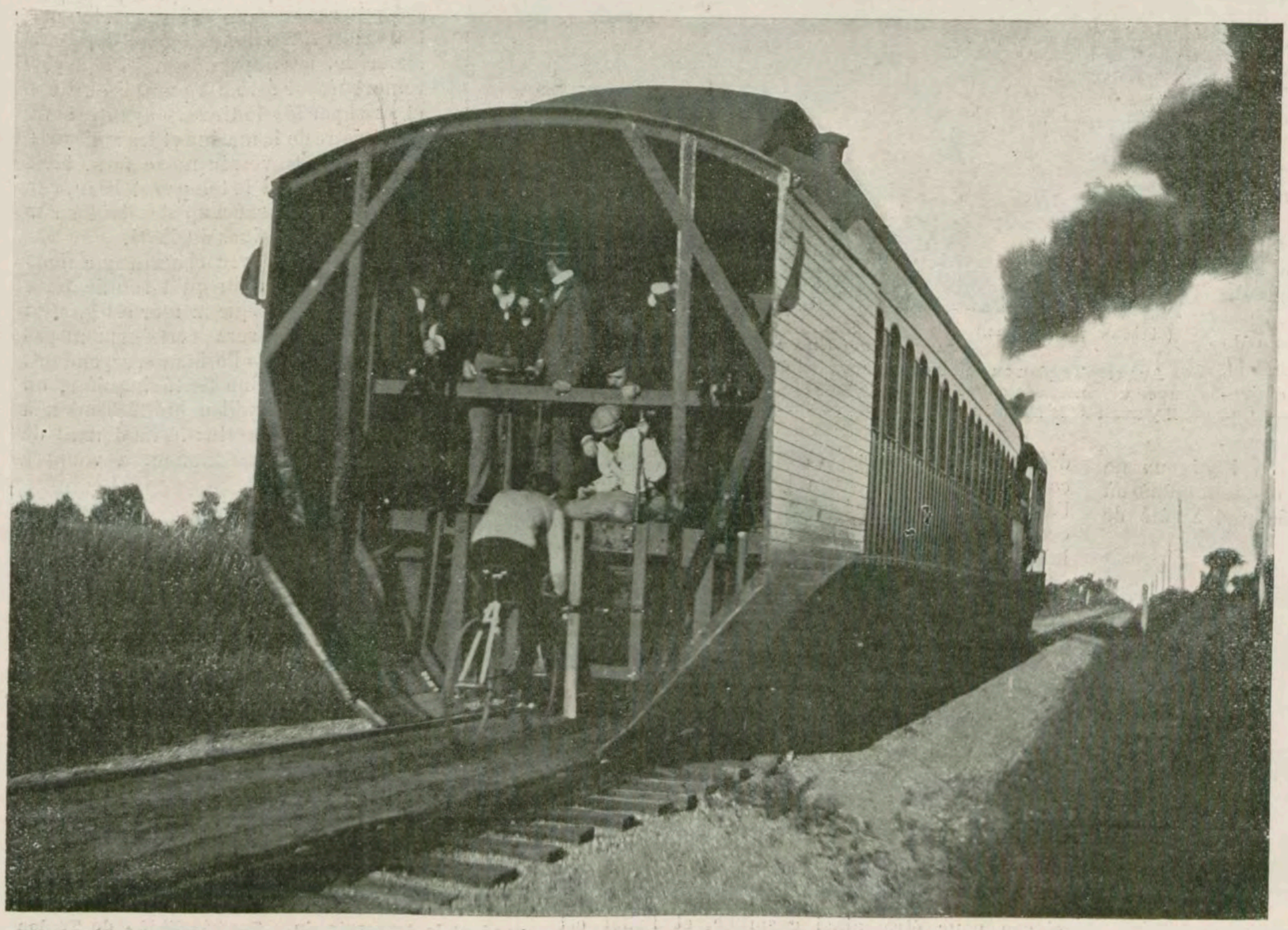
Voici d'autres détails intéressants extraits de ce récit : l'entrevoie avait été entièrement recouverte d'une sorte de plancher très lisse formant ainsi une véritable piste. La longueur de cette piste improvisée était de 2 milles dont 1/2 mille (804 mètres) pour permettre à la locomotive et à l'homme qu'elle entraînait de se mettre en pleine allure, 1 mille pour faire le record, et 1/2 mille pour permettre au cycliste emporté par son formidable élan de ralentir et de s'arrêter ensuite.

Le recordman montait une bicyclette multipliée à 120 inches (3 mètres) c'est-à-dire développant 9 m. 45. Il est à remarquer que plusieurs de nos coureurs de demi-fond emploient des développements presque aussi grands que celui-là.

Enfin, dernier détail qui a bien son importance : sur le tender de la machine avaient pris place — ainsi qu'en témoigne la photographie — une dizaine de personnes qui ont accompagné Murphy dans sa course folle et peuvent ainsi témoigner de l'authenticité de sa performance.

Et maintenant, à quand et par qui le premier essai du genre en France ? Ce jour-là je demande à être non derrière la locomotive, mais au moins dessus !

VICTOR BREYER.



LE COUREUR AMÉRICAIN MURPHY
entraîné par une locomotive couvre le mille (1,609 m. 32) en 57 s. 4/5, ce qui représente une vitesse de 101 kilomètres à l'heure.

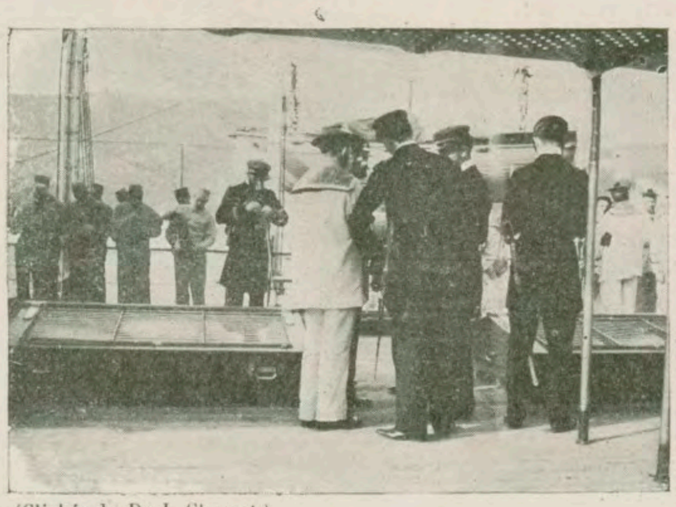
28 JOURS EN ESCADRE

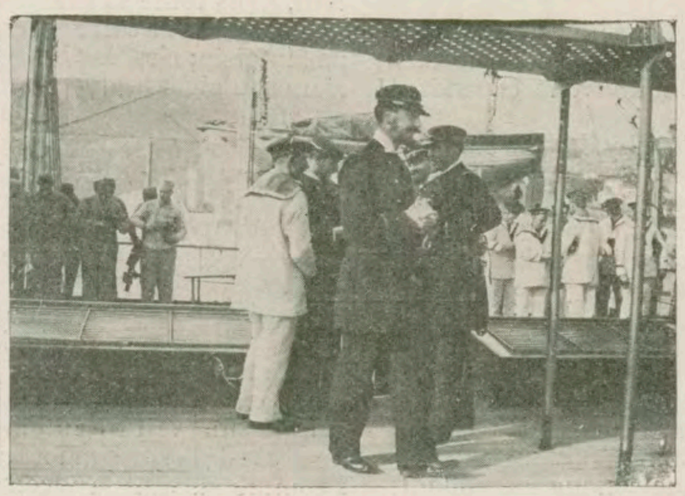
par le Dr Jean Charcot (1)

☘

Le « Forban », laissant loin derrière lui son camarade le « Flibustier », car les torpilleurs, comme les sergents de ville, le soir, à Paris, vont toujours deux par deux, nous amena rapidement à l'île Porquerolles où, après un excellent déjeuner, le ministre alla inspecter les moyens de défense de cette clef de la rade d'Hyères et passa en revue la petite garnison d'infanterie de marine.

Le soir, vers les neuf heures, nous embarquions à bord du « Bouvines » portant le pavillon du contre-amiral Caillard.





(Clichés du Dr J. Charcot.)

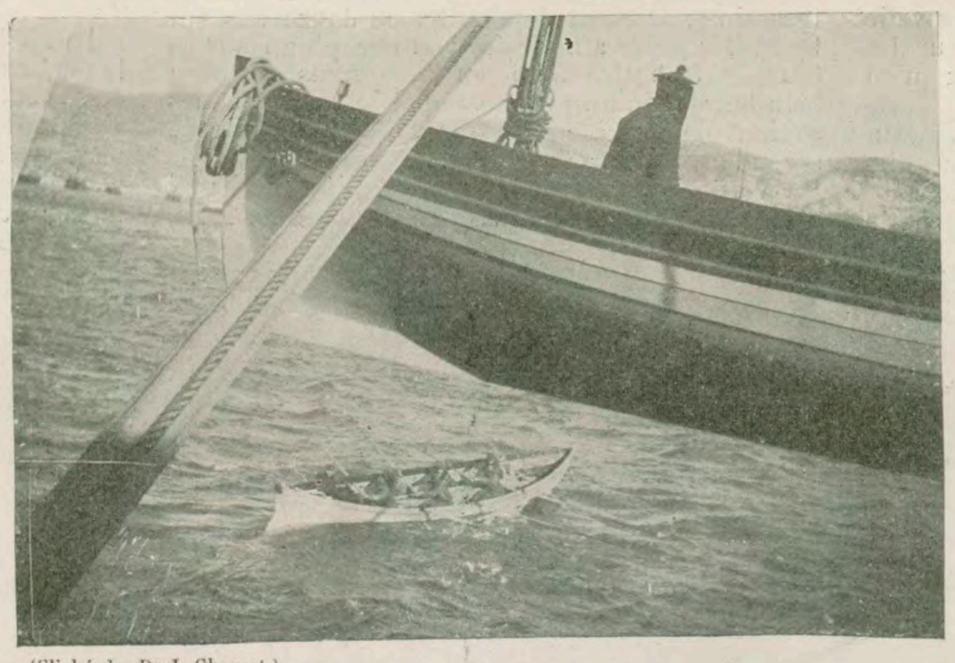
OFFICIERS DU « BOUVET » LISANT LES ORDRES PRÉSENTÉS PAR UN TIMONIER.
Au fond, à gauche, les mécaniciens rangent leurs revolvers après l'exercice.

Une série de petits points lumineux rouges et blancs se détachent sur le ciel au-dessus de chaque navire et doucement, presque sans bruit, les uns après les autres, le « Bouvines », le « Valmy », « l'Amiral Tréhouart » et le « Caïman» dérapent ; encore des petits points rouges et blancs qui signifient que tout le monde se met en marche ; de nouveaux signaux, et nous sommes en ligne ; on file à la distance réglementaire de 400 mètres l'un de l'autre.

Le plan des manœuvres était en résumé le suivant : nous représentions une escadre ennemie et chaque unité était à elle seule une division. On supposait que dans une série de combats précédents l'escadre protégeant Toulon avait été détruite, que, de plus, presque tous les torpilleurs de la défense mobile avaient été mis hors de combat. Toulon se trouvait donc uniquement défendue par les batteries et une dizaine de torpilleurs. Les torpilles submergées étaient également supposées détruites. En somme, on mettait Toulon dans une situation difficile à imaginer, même à la suite d'une série d'événements désastreux, et il s'agissait pour nous de pénétrer dans la petite rade.

A peine engagés dans les passes de la rade d'Hyères, un dernier signal et tous les feux s'éteignent ; les claire-voies avaient été recouvertes, les hublots garnis de fermetures appelées opercules, afin que le moindre rayon lumineux ne puisse trahir notre présence. Au moment même où nos feux s'éteignaient, une fusée part à côté de nous ; c'est un torpilleur de la défense mobile qui indique ainsi qu'il nous a découverts et qu'il s'est suffisamment approché pour que l'on puisse considérer sa torpille comme lancée et même parvenue au but. Mais, comme son attaque s'était effectuée avant l'heure convenue, on n'en tint aucun compte.

Nous naviguons donc dans le noir et c'est une impression particulière, un peu angoissante, d'apercevoir subitement tout près, passant bord à bord, une grande masse noire qui disparaît bientôt dans la nuit ; cependant il n'y a pas d'abordage à craindre, les dispositions sont bien prises d'avance, chaque navire a un secteur, marqué sur la carte, dans lequel il a le droit de naviguer mais dont il ne doit pas sortir et la tactique adoptée est la suivante : le « Bouvines » restera au large, les autres navires s'approcheront des côtes, se feront découvrir par les projecteurs et engageront un combat d'artillerie avec les batteries ; quand l'amiral jugera que batteries et projecteurs sont occupés avec ces navires, profitant du secteur noir laissé entre les faisceaux de lumière électrique, il fera marcher le « Bouvines » à toute vitesse et tentera de forcer la passe.



(Cliché du Dr J. Charcot.)

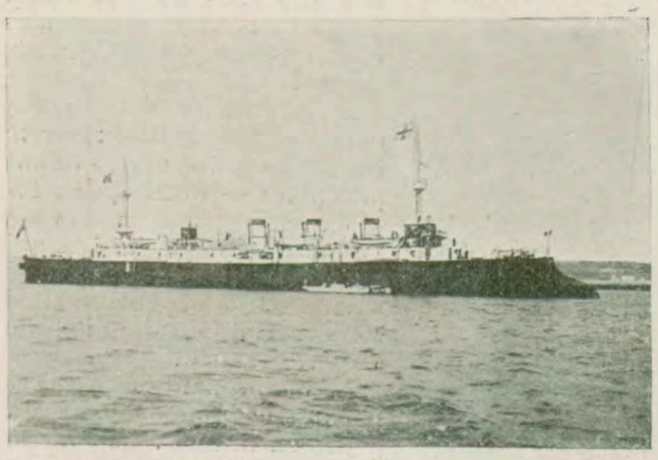
LA BALEINIÈRE QUI M'A AMENÉ A BORD.
Au premier plan on voit une embarcation du « Bouvet » sur ses porte-manteaux avec un homme le col relevé par le vent. Au second plan, la baleinière ; comme il y avait de la mer, les hommes sont en suroit et ciré.

Nous restons donc au large et nous voyons les faisceaux lumineux des projecteurs de la côte courant sur la mer à la recherche de nos bateaux : de temps en temps, d'un point de la mer, part un triangle de lumière, puis le bruit de quelques coups de feu : c'est un de nos navires repoussant l'attaque d'un torpilleur. Bientôt les faisceaux lumineux des côtes s'arrêtent, se localisant par groupes sur différents points ; nos navires ont été découverts et une vive canonnade s'engage. On se sert en manœuvres de la vieille poudre, la poudre sans fumée coûtant trop cher et étant trop précieuse pour être ainsi gaspillée, et l'effet est vraiment féerique ; les navires que nous voyons en pleine lumière sont entourés de nuages tour à tour blanc d'argent ou cuivrés suivant qu'ils sont éclairés par les faisceaux électriques ou par le feu des canons. Dans le ciel, les grandes raies blanches accentuent les ténèbres avoisinantes ; tout naturellement les projecteurs centralisent leurs clartés sur les combattants groupés à droite et à gauche. Entre eux un secteur sombre, c'est le moment d'en profiter et, à toute vitesse, nous nous précipitons vers la rade de Toulon. Mais, perpendiculaire à notre route se trouve une zone éclairée par un projecteur fixe, il faut traverser cette zone, nous sommes découverts, les batteries ouvrent le feu sur nous, nous répondons en prenant comme but les points lumineux des projecteurs, mais il est évident que nous n'aurions pas pu traverser et, bien que vaincus, c'est le cœur léger que nous rentrons à Toulon qui décidément ne sera pas pris de sitôt. Toutefois cette manœuvre, malgré les sarcasmes de certains journaux qui voulaient porter plainte contre le ministre pour tapage nocturne, aura eu son utilité et d'importants perfectionnements dans la distribution des projecteurs de la côte en seront le résultat.

Un canot me reconduit à mon bord après que l'amiral Fournier m'eut invité pour le lendemain onze heures à bord du croiseur le « Pothuau ».

En effet, le lendemain est un grand jour : le « Gustave Zédé » a prouvé qu'il pouvait se diriger, attaquer et torpiller un navire avec la plus grande facilité. Il est prouvé qu'il pouvait rentrer de nuit dans une rade comme Toulon, il lui reste à prouver qu'il peut par ses propres moyens faire une longue traversée. Aussi doit-il appareiller pour Marseille, accompagné (mais non pas remorqué) par le remorqueur l'« Utile » et suivi par le « Pothuau » ayant à bord le ministre de la marine et les amiraux ; mais cette traversée ne se fera, bien entendu, que si le temps est beau, car il y a encore beaucoup de doutes sur les qualités marines du Zédé.

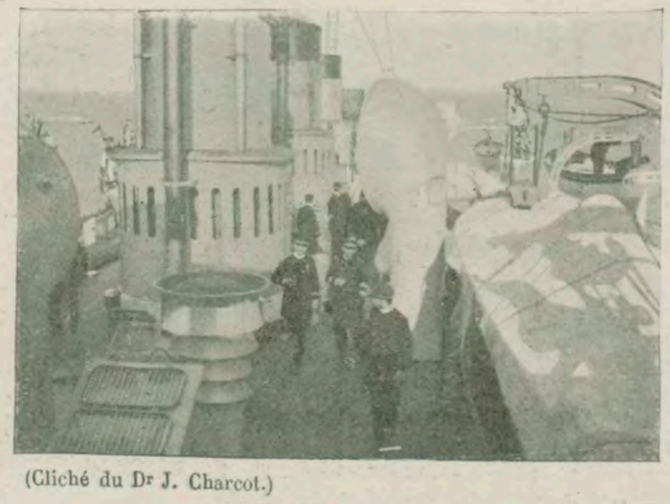
Aussi, est-ce avec chagrin que nous constatons le matin qu'il souffle forte brise de l'est et que la mer est grosse ; le « Zédé » ne sera certainement pas parti ! A bord du «Pothuau», ecpendant, avec une certaine fierté inquiète, on nous apprend qu'il a quitté Toulon à six heures du matin ; le lieutenant de vaisseau Mottez, qui le commande, a voulu à



(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE CROISEUR CUIRASSÉ LE « POTHUAU ».

(1) Voir le numéro 43.



(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE PONT DU « POTHUAU »
pendant la traversée du « Gustave-Zédé » de Toulon à Marseille

(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE QUAI DE LA VIEILLE DARSE, A TOULON.

toute force partir: « J'ai dit au ministre que je serais aujourd'hui à Marseille, j'y serai. »

Décrire le « Pothuau », familièrement appelé par les marins le « Pot à l'eau », serait oiseux, il est connu de tous depuis qu'un des épisodes de l'alliance franco-russe s'est passé à son bord; sur sa tourelle arrière deux écussons de cuivre entourés de feuilles de chêne et de lauriers, et portant gravées les phrases principales des discours du Président et du Tsar, rappellent cet événement. Ce beau croiseur, très soigné dans les détails de luxe et de confort, passerait pour un superbe yacht sans son armement fort respectable.

La brise ne mollissait pas, et en sortant de la rade le « Pothuau », bon rouleur comme tous les bons marcheurs, commença à danser: quant à ses deux torpilleurs, nos anciens amis « Forban » et « Flibustier », ils étaient tellement sous l'eau qu'il fallut leur signaler liberté de manœuvre, et forçant de vitesse en longeant de près les côtes, ils disparurent bientôt. Malgré la brise, comme cela arrive souvent, surtout en Méditerranée, le ciel était pur et un beau soleil nous éclairait et nous réchauffait. Un excellent déjeuner luxueusement servi nous attendait.

Déjeuner exquis, et des plus intéressants de par les convives qu'il réunissait, puisque se trouvaient là les amiraux Fournier, Maréchal, Gourdon et Caillard.

Et cependant, malgré l'intérêt de la conversation, malgré l'excellence du repas, malgré le beau soleil qui pénétrait par les sabords largement ouverts, chacun était inquiet, car la mer était toujours grosse et le « Gustave Zédé », notre sous-marin, était en mer.

Quelle angoisse quand un officier s'approchant remet un petit bout de papier plié en quatre au ministre et que celui-ci, devenu tout pâle, puis de nouveau souriant, le tend à l'amiral Fournier en disant: « Messieurs, ce sont de bonnes nouvelles que le sémaphore nous envoie: le « Gustave Zédé » a passé ici à 8 heures tout allant bien à bord ». Et alors tous, qui n'osaient parler du sous-marin mais qui ne faisaient qu'y penser, de partir sur ce sujet, les uns persuadés qu'il accomplirait le trajet en entier, les autres considérant que c'était déjà très beau d'être arrivé jusque-là, mais que sûrement la mer l'obligerait à se réfugier dans une des nombreuses baies de la côte.

On monte sur le pont et les regards se tournent vers l'avant; voir le « Gustave Zédé » est hors de question: même naviguant à la surface, il faut être dessus pour le distinguer, mais on pourrait au moins voir l'« Utile » qui l'escorte. Et les visages redeviennent soucieux, et le ministre avec son tic habituel fait tourniquer plus nerveusement son lorgnon et fume sans relâche l'éternel cigare. Le commandant Dariens ne veut pas paraître inquiet,

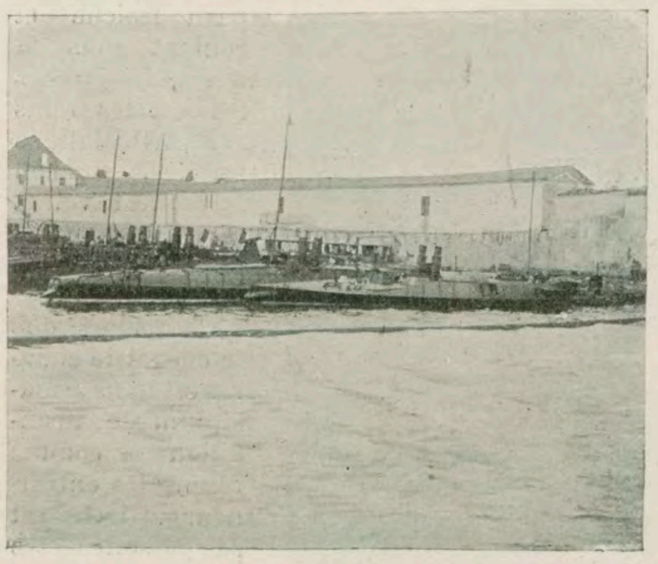
(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE MINISTRE DE LA MARINE M. LOCKROY ET SON CHEF DE CABINET MILITAIRE.

mais, bien qu'il parle de tout autre chose, on sent qu'il pense à son bateau-cigare, à son enfant auquel il a appris à marcher, et qui maintenant devenu une grande personne s'est lancé dans la vie tourmentée. Nouveau sémaphore, nouveau signal « Le « Gustave Zédé » a passé ici ce matin, tout va bien à bord! »

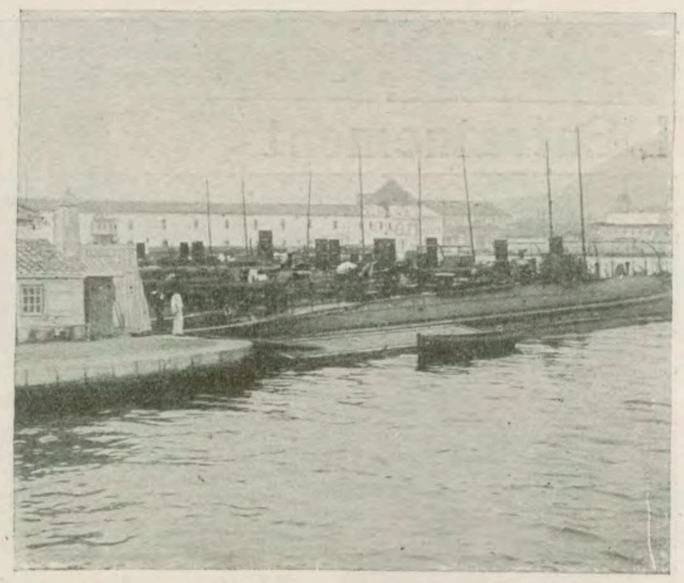
Hurrah! il le fera! Le temps passe; nous approchons; la silhouette du dernier sémaphore avant Marseille se détache sur le ciel bleu, mais lui ne dit rien; on l'interroge, il ne sait rien... Que ces dernières heures sont longues! Enfin, voici Marseille, nous entrons en grande rade, la mer est ici calme, mais, mon Dieu! est-il arrivé? Un petit bateau pilote, la coque noire avec une large raie blanche et son élégante voile latine, armé d'une ancre, passe bord à bord, et l'homme à la barre qui semble avoir deviné notre inquiétude agite sa casquette en criant: « Le sous-marin est rendu depuis trois heures, tout va bien ».

Ah! quel soupir de soulagement, quelle joie sur toutes les figures! Que de yeux peu habitués aux larmes sont devenus humides! C'est qu'il n'y a pas à se tromper, c'est une grande victoire pour notre pays, victoire pour nos officiers et nos ingénieurs, source d'espoir dans l'avenir assombri. Le « Forban » et le « Flibustier » nous confirment la bonne nouvelle, le « Gustave Zédé » est à quai au fond du port.



(Cliché du Dr J. Charcot.)

UNE ÉCURIE DE TORPILLEURS
(Rade de Toulon).



(Cliché du Dr J. Charcot.)

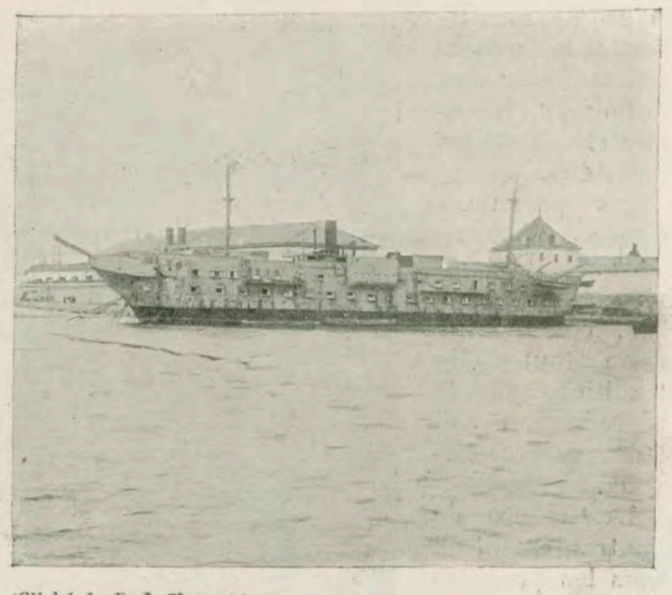
TORPILLEUR DE LA DÉFENSE MOBILE.
Dans la vieille darse.

A notre tour nous voici solidement amarrés; quelques rapides et cordiales poignées de main au préfet, au maire, à quelques membres du conseil municipal venus pour saluer le ministre, et vite en route dans un canot pour le fond du port. Là, il y a déjà foule, maintenue à distance par quelques agents. Voici le « Gustave Zédé ». On en voit bien peu de chose, un petit dôme, un trou noir et ses mâteraux.

Au moment où nous accostons, du trou noir sort un officier en grande tenue, ganté de blanc: c'est le commandant Mottez, puis son second. Très calme, très digne, le commandant Mottez salue le ministre et celui-ci dans une enjambée rapide le rejoint et lui tendant les deux mains: « Je vous félicite, commandant, de tout mon cœur, merci, merci pour notre pays! » et chacun de lui faire alors répéter le récit de sa traversée, qui s'est faite sans incident d'ailleurs, prouvant définitivement la valeur de ce redoutable instrument prêt à repartir de suite s'il le fallait. Après quelques efforts de gymnastique nous descendons dans le « Gustave Zédé », dont l'équipage nous fait les honneurs avec la meilleure grâce.

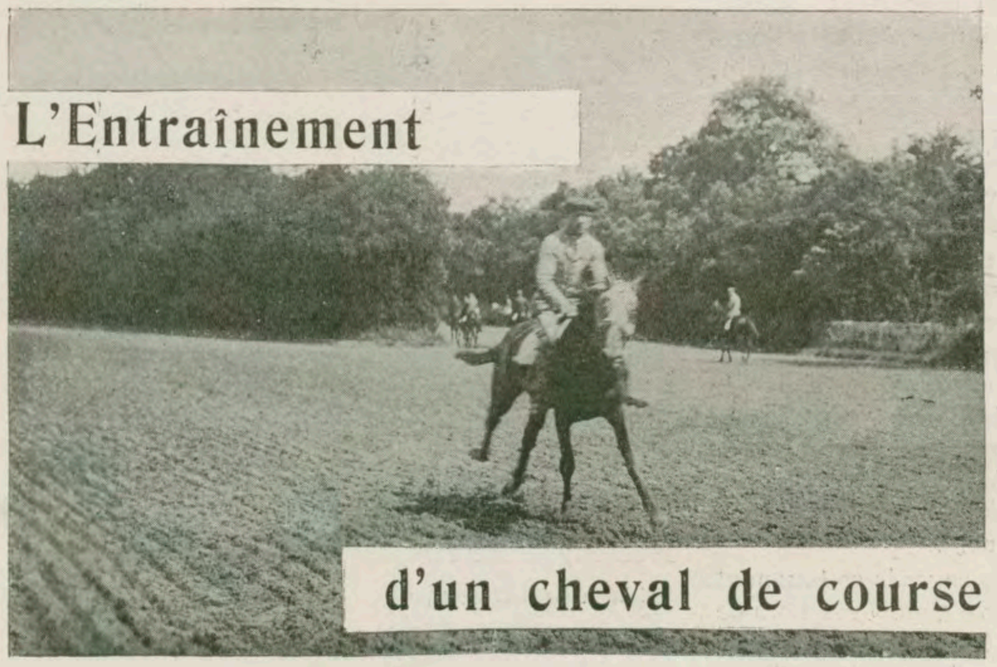
Dr Jean Charcot.

(*A suivre.*)



(Cliché du Dr J. Charcot.)

LE PONTON SERVANT DE MAGASIN AUX TORPILLEURS.



L'Entraînement d'un cheval de course

L'ENTRAINEMENT des chevaux, pour les luttes de l'hippodrome, peut se définir ainsi : l'art ou la science de faire, par degrés successifs, passer le jeune cheval de l'état naturel à la condition artificielle de cheval de course, la seule où il puisse développer les qualités latentes qu'il possède et le mettre ainsi à même de démontrer la somme de puissance qui lui est départie par la nature.

Il ne saurait exister aucun point de comparaison entre le cheval à l'état sauvage et celui que nous élevons pour l'adopter, le façonner aux multiples exigences de nos besoins. Le premier est son maître ; le second est privé de toute initiative quand il est entré au dressage.

Cependant, le mot entraînement s'applique uniquement aux chevaux de courses, car il n'est effectivement pratiqué pour aucun autre individu de la race chevaline. J'ai dit, à l'instant, que l'entraînement était un art ou plutôt une science, avec ses préceptes, ses règles fixes et invariables dans ses grandes lignes, mais se modifiant dans ses détails, suivant les animaux auxquels on l'applique et dont le tempérament, les aptitudes et jusqu'aux membres et la force de résistance ne sont nullement les mêmes chez tous les individus.

Les premières notions d'entraînement nous viennent des Arabes, comme au reste toutes les traditions sur la reproduction et l'élevage des chevaux.

La science de l'entraînement et tous les procédés qui s'y rattachent sont connus en Angleterre depuis près de deux siècles ; ils étaient inconnus en France avant la fondation des courses. Il en était si peu question, avant cette institution, qu'elle est restée longtemps à l'état de science occulte, sur les pratiques de laquelle ont circulé les récits les plus grotesques, les plus fantastiques, les plus invraisemblables. L'époque n'est pas encore tant éloignée où l'on affirmait chez nous que les chevaux de courses buvaient du vin de Madère e étaient tenus en serre chaude comme des plantes exotiques. Que les Anglais, pendant de longues années, se soient assimilé l'entraînement, ceci est hors de doute ; bien mieux avisés que nous, ils en ont tout de suite compris les avantages et ils l'ont appliqué à tous les animaux, même aux hommes.

(Cliché Beau.)

UN DES CONCURRENTS DU GRAND PRIX : *Alhambra III*, A M. LE COMTE DE PELS.

L'entraînement du cheval de courses commence dès le premier âge. Aussitôt que le *yearling* — poulain de quinze mois — est dressé, qu'il supporte sans révolte le poids d'un *lad* d'écurie, qu'il marche facilement au pas, au trot ou au petit galop, que sa bouche commence à se faire au mors, qu'en un mot il devient serviable et maniable — toutes choses auxquelles l'entraîneur arrive au moyen de leçons à la longe — on commence à le mettre au travail, d'une façon progressive. Les premiers galops sont modérés, puis ils augmentent graduellement de sévérité jusqu'aux moments où il se trouve, sinon en condition complète, du moins en état de pouvoir fournir un assez bon galop pour que son entraîneur et son propriétaire puissent se rendre compte de ses qualités, d'une façon approximative.

Quoi qu'il en soit du travail des yearlings — que quelques propriétaires discutent et n'admettent pas, surtout en France — la vraie préparation commence seulement dès que s'approche l'époque des courses de chevaux de deux ans, c'est-à-dire, chez nous, en mai et juin, puisque les courses de deux ans commencent le 1er août.

L'entraînement, dans toute l'acception sérieuse du terme, ne commence vraiment pour le cheval de courses qu'à l'âge de trois ans. Une préparation serrée dure en moyenne deux mois qui précèdent l'ouverture des courses et se prolonge, bien entendu, pendant toute la durée de la saison sportive.

Le poulain suit alors une progression de travail constamment ascendante et l'exercice devient tout à fait sévère pendant les quinze jours qui précèdent une course où le cheval est engagé. A ce moment, s'il a bien supporté cette épreuve, vraiment dure, il est ce qu'on appelle *prêt* en termes de turf, c'est-à-dire dans les meilleures conditions pour défendre sa chance.

On reconnait le fini de la préparation d'un cheval de courses, lorsqu'on l'arrête après un galop à toute allure, et que sa respiration est libre, son flanc à peine agité, la sueur limpide et non mousseuse ; l'œil clair, animé, sans cependant être injecté. Quelques minutes lui suffisent pour s'ébrouer et paraître prêt à recommencer. A l'écurie, il doit avoir le poil fin, soyeux, la peau fraiche et roulant sous la main, les jambes froides, les reins et les articulations souples. Quand on lui donne l'avoine, il se jette dessus et la mange avec avidité.

C'est alors que le cheval de courses est dans le maximum de sa condition — comme disent les entraîneurs ; il ne lui est pas possible d'être mieux et s'il ne gagne pas, c'est qu'il n'est pas as-

(Cliché Beau).

LE MATIN A L'ENTRAINEMENT, SUR LE TERRAIN DES AIGLES.

sez bon ou bien qu'il a rencontré meilleur que lui et son entraîneur ne pouvait le mettre mieux à même de démontrer son mérite.

Si ce point culminant, ce *summum* de l'entraînement d'un cheval est difficile à obtenir, il est impossible de le maintenir pendant longtemps. On peut comparer l'entraînement à l'escalade d'une colline abrupte; une fois parvenu au sommet, forcément il faut descendre. Aussi, tout le soin de l'entraîneur consiste-t-il à atteindre ce point culminant le jour même d'une course importante pour son élève. C'est une besogne difficile. Une fois ce point obtenu, si un propriétaire est sage, il donne au cheval, si ce n'est un repos absolu, au moins un certain relâchement dans la sévérité du *travail*. L'entraînement est la suprême tension de l'organisme de l'animal; il ne peut le supporter au delà d'un terme limité.

Si on cherche à le prolonger outre mesure, il succombe d'une manière ou d'une autre par les jambes, et nous venons d'en voir un exemple frappant dans le Derby d'Epsom qui vient de se courir: Holocauste, le champion français, s'est brisé le paturon de jambe antérieure hors montoir, dans un effort suprême. L'état d'entraînement aigu du cheval avait été trop prolongé.

Cependant, il arrive que la constitution d'un cheval de courses est d'une telle vigueur, qu'il supporte, sans fléchir, un entraînement prolongé, mais alors il perd sa *forme*, c'est-à-dire qu'il n'a plus les mêmes qualités. Les signes de cette décadence sont aisés à voir; dans ce cas le cheval est démesurément amaigri; la peau, au lieu de se maintenir souple et fraîche, devient fiévreuse et se colle au corps, l'œil est fixe, atone et cependant tellement congestionné, qu'il indique un état anormal de la circulation.

Dans ce cas *d'over-training*, selon l'expression anglaise, les articulations du cheval sont raides, il marche court, il *pique* en galopant, comme disent les turfistes, il porte la tête basse, le rein est voûté, la respiration chaude, la sueur huileuse, le poil hérissé par places.

Suivant son caractère, le cheval trop entraîné devient morne ou nerveux et impressionnable outre mesure; à l'écurie, il ne mange pas bien ou la nourriture ne lui profite pas et ses déjections ont une très forte odeur.

Une fois tous ces symptômes constatés, l'entraînement doit cesser et le cheval doit réparer, par un repos complet, la fatigue qui lui a été imposée, sinon le risque devient grand de ne pouvoir jamais le remettre en condition. C'est dans l'appréciation exacte de ces signes, plus ou moins visibles, que consistent l'habileté de l'entraîneur et les difficultés de l'entraînement.

(Cliché Beau.) MÊME AUX ESSAIS LES PLUS MYSTÉRIEUX, LA *Vie au Grand Air* TROUVE MOYEN D'ENVOYER UN PHOTOGRAPHE.

(Cliché Beau) LE HEAD-LAD.

(Cliché Beau.) LA PROMENADE.

(Cliché Beau) LE PLUS PETIT « LAD ».

Il va sans dire que pendant de longues années, l'entraînement des pur sang de l'élevage français a été dirigé par des spécialistes venus d'Angleterre. Mais ceux-ci ont fait des élèves et les *lads* d'écurie, ceux qui sont placés sur le dos des poulains en façon de contrepoids, parvinrent au rang d'entraîneur, avec l'âge et l'expérience.

Le *lad* est d'abord « contrepoids » comme je viens de le dire; il a alors dix ans. Bientôt il peut monter les *yearlings* quand ceux-ci s'en vont à la promenade, en file indienne; puis il monte les poulains de deux ans dans les galops du matin. Enfin il débute en public, dans les courses réservées aux apprentis jockeys. Le voilà sacré jockey et les sociétés de courses lui délivrent une licence — sorte de certificat de capacité et de bonne conduite. L'habileté, l'intelligence, la chance aussi, peuvent faire du jeune jockey, une « cravache » célèbre. Tant qu'il peut maintenir son poids à 56 kilos ou au-dessous, il monte en public. Puis viennent l'âge et la lourdeur; voici l'époque de la retraite comme jockey et des débuts comme entraîneur.

Cependant les meilleurs entraîneurs, en Angleterre aussi bien qu'en France, n'ont pas monté en public comme jockey. Ils se sont plus particulièrement consacrés à l'étude — approfondie — de la nature, des aptitudes, du caractère, de la race chevaline de pur sang. Tels furent Mathew Dawson, Tom Ellis, Sparkling, John Porter en Angleterre, Henry Jennings, les frères Webb, Hurst, Watson, les Cunnington et les Carter en France.

Ce n'est nullement à dire qu'un jockey ne puisse pas briller dans la carrière d'entraîneur.

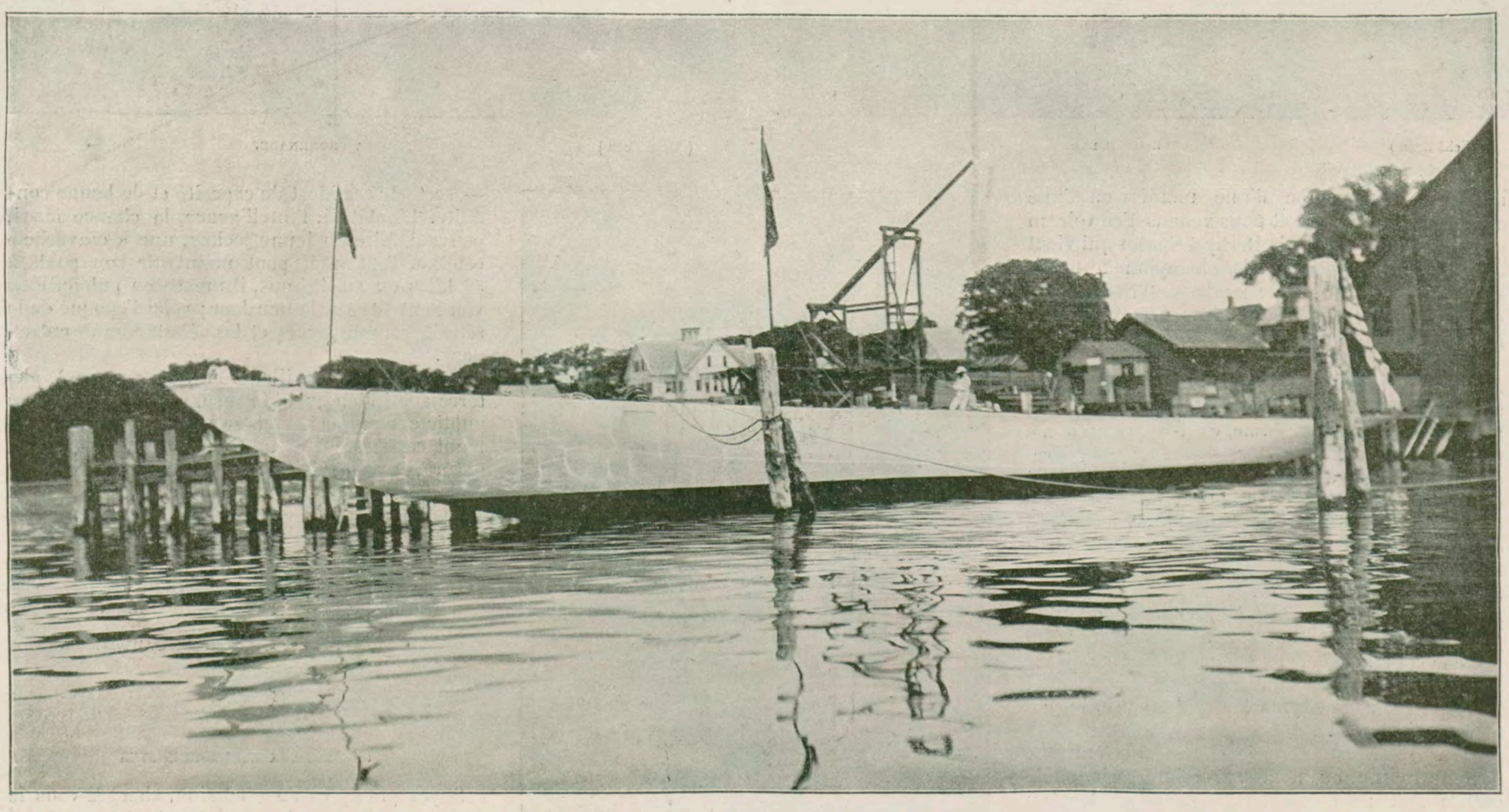
ALFRED DE SAUVENIÈRE.

❦❦❦

CONSEIL AUX EXCURSIONNISTES

Soyez pratiques en excursion, chargez-vous le moins possible, mais emportez tout ce qui est nécessaire. Grâce à l'alcool de menthe de Ricqlès, ce conseil est facile à suivre. Avec un flacon de Ricqlès, vous avez à votre disposition un antiseptique efficace, un cordial stimulant aussi bien qu'une boisson rafraîchissante calmant instantanément la soif.

LE LANCEMENT DU *Shamrock*, UN DES CONCURRENTS DE LA *Coupe America*.



A BROADSIDE.
Vue du yacht le *Columbia* dans son dock, prêt à recevoir son armature.

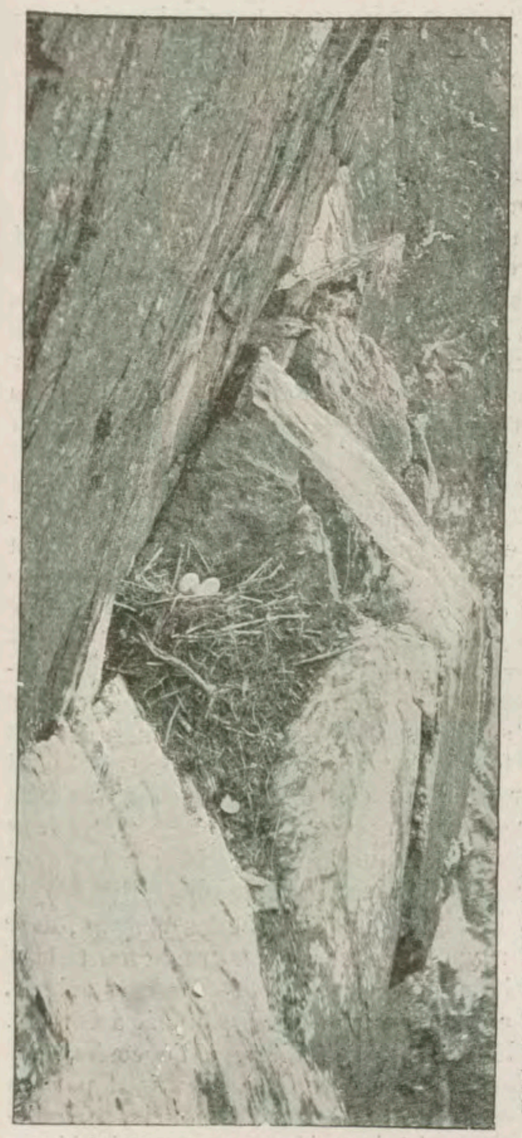
LA COUPE AMERICA

La date approche où ce célèbre match nautique va se courir et passionner les yachtsmen du monde entier. La *Vie au Grand Air* publiera prochainement l'historique illustré de cet *event*, mais nos lecteurs verront déjà avec intérêt les deux photographies que nous reproduisons ci-dessus, concernant les deux concurrents.

Les Animaux
photographiés chez eux [1]

(Suite)

Toutes les fois que, par suite d'une erreur, répétons-le, ou d'appréciation, l'explorateur se trouvera ne pas être dans la verticale qui lui convient; toutes les fois qu'il se trouvera désirer voir de plus près un objet placé en dehors de sa propre verticale, il n'y a qu'une méthode qui soit saine et bonne : se faire remonter, et recommencer en changeant le point de départ. Désire-t-on voir quelque chose qui était à 3 mètres en dehors de la verticale, à droite? on reporte le levier d'attache et de déroulement à trois mètres à droite, et on descend par ce nouveau chemin. C'est long, mais au moins c'est sûr. On ne peut cesser de se servir des cordes, et se déplacer dans le sens horizontal, que si l'on arrive à joindre une terrasse large, non glissante, ne présentant que le minimum de danger, et que l'on pourra quitter aussi facilement qu'on l'a abordée. Dans des expéditions où le moindre faux pas peut être fatal, il faut mettre toutes les chances de son côté.



CE QU'ON VOIT DANS LES FALAISES, AU BORD DE LA MER.
Un nid de mouettes.

Il nous faut revenir sur la méthode d'exploration des rochers et falaises.

Nous avons vu comment on part, voyons de quelle manière on arrive, et comment se fait le retour, car ce n'est pas le tout de partir, on veut revenir aussi.

Il y a deux manières d'arriver ; on ne choisit pas, d'ailleurs, on fait comme on peut, comme l'ordonnent les circonstances.

Dans la première, l'arrivée consiste en une simple halte. On se trouve en bonne posture pour observer et photographier un nid, un oiseau; on s'arrête.

Pour faire halte, on lance un signal convenu, un coup de sifflet par exemple; les amis là-haut, qui s'occupent de la corde, cessent de la laisser couler; ils l'amarrent solidement, et dès lors le photographe cesse de descendre. Etait-il suspendu dans l'air, il reste suspendu, oscillant au gré du vent. Était-il occupé à descendre un plan incliné, il reste immobile sur ledit plan, toujours debout, ou plutôt oblique, les pieds contre le rocher.

Il a vu quelque chose à photographier: c'est le moment d'opérer. Comment procède-t-il?

Son attirail, tout préparé, il le porte en bandoulière, sur le dos, de manière à avoir les mains libres pendant la descente. Dès qu'il cesse de descendre, ses mains changent d'occupation. Il laisse aller le guide-rope, tout en s'arrangeant de manière à ne pas être abandonné par celui-ci, et à pouvoir le ressaisir dès que la chose sera nécessaire et il s'occupe de mettre son appareil en position. Il va sans dire que tout doit avoir été préparé à l'avance, avant la descente; le photographe n'a qu'à « viser » le sujet, et à attendre le moment propice. S'il est totalement suspendu dans l'air, ce moment peut tarder à venir; la corde peut se refuser à se tordre légèrement, et il tourne le dos à l'objet qu'il désire croquer. Avec de la patience, toutefois, on finit bien par arriver. Du reste, tout en étant totalement suspendu, il peut souvent toucher la paroi rocheuse du pied, et alors, en écartant les pieds qu'il appuie contre la falaise à distance l'un de l'autre, il peut s'immobiliser parfaitement, et se tourner comme il veut. Au reste, même s'il bouge un peu, il n'importe guère; on ne fait pas la pose : ce n'est que par instantanés que l'on procède. Dès lors, les nids les plus inaccessibles, posés dans les creux ou fissures des rochers, ne peuvent échapper à la plaque sensible.

Voici, par exemple, la photographie du nid d'un oiseau aquatique, avec une paire d'œufs; on se rend compte, par la photographie même, des conditions où il a fallu opérer, et de la difficulté de l'opération.

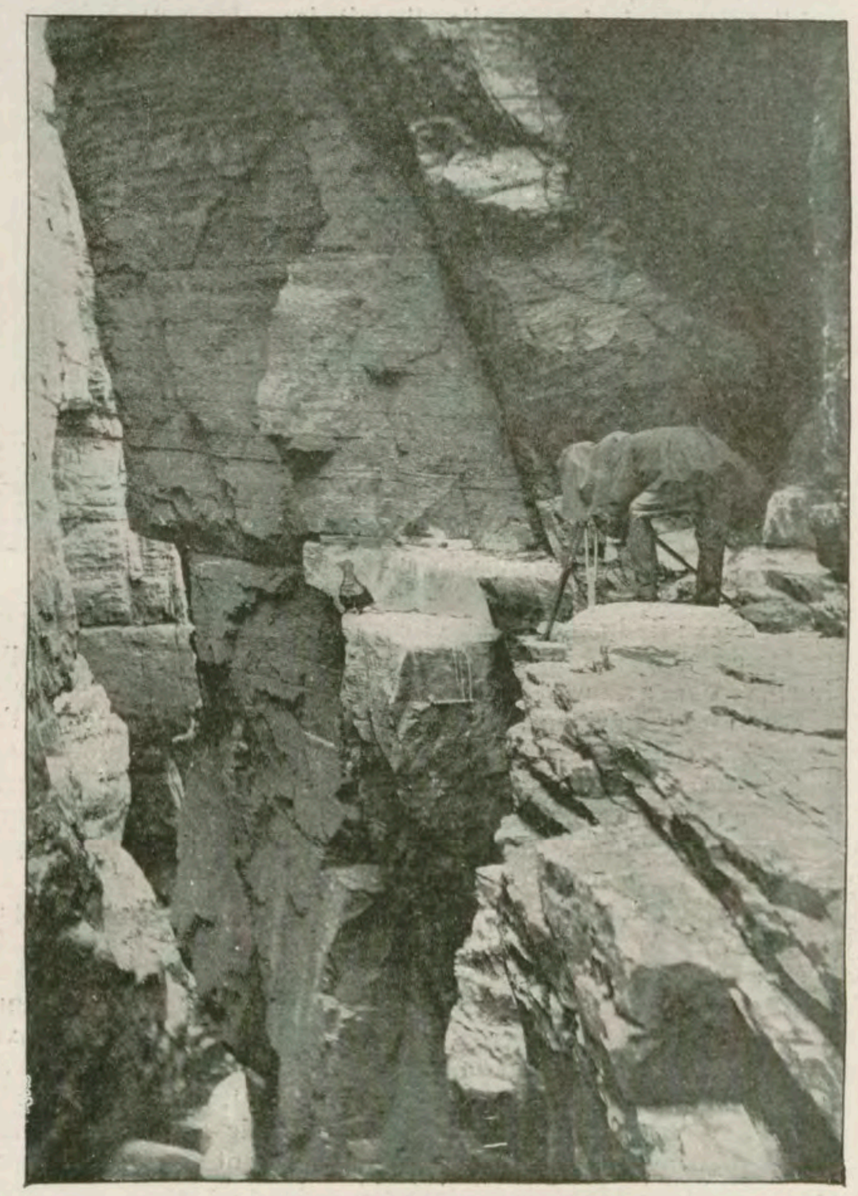
Celle-ci achevée, on remonte, ou bien l'on continue à descendre ; dans l'un et l'autre cas, on commence par se débarrasser de l'appareil qui va reprendre sa place sur le dos, puis on reprend le guide rope.

La seconde manière est celle qui se présente quand l'opérateur arrive à joindre sans peine une terrasse, un plateau. La falaise est souvent coupée en deux dans le sens horizontal : elle forme en quelque sorte deux ou trois marches d'escalier énormes. Il va de soi que si l'on peut, par la corde, arriver à l'un de ces plateaux — qui sont généralement très étroits — on s'y arrête, et on visite les lieux. Ils sont favorables à l'installation des nids, et il ne faut pas les passer sans voir ce qui s'y trouve. Si la terrasse est large, et si l'opérateur arrive droit dessus, de par les lois de la pesanteur, rien de mieux, rien de plus simple. Il met pied à terre, c'est-à-dire qu'au lieu de conserver sa position oblique, ou bien de rester pendu dans les airs, il peut prendre la position verticale qui est la caractéristique de l'homme. C'est ce qu'a pu faire le personnage représenté dans la figure 2.

Il s'est débarrassé de ses cordes; il se promène sans entraves. Mais il a bien pris garde d'amarrer celles-ci; dans la cas où la corde vient d'elle-même tomber sur la terrasse, la précaution est inutile; mais si elle ne fait qu'affleurer le rebord de la terrasse qui se trouve en retrait sur la crête de la falaise, il faut absolument attacher le bout des deux cordes à quelque roc, sans cela le vent pourrait les faire osciller et rendre leur capture impossible; ou bien il les accrocherait à quelque saillie rocheuse qui les ferait sortir de la verticale, et au retour, en reprenant brusquement la verticale sous l'influence du poids de l'explorateur, elles pourraient le mettre en très fâcheuse posture. Donc, s'assurer que les cordes gardent leur position et restent à portée. Ceci fait, il n'y a plus qu'à explorer et à croquer. On va de-ci de-là, partout où le permet la prudence, et on place son appareil. A la vérité, on ne peut jamais aller bien loin; ces terrasses sont étroites et courtes; souvent aussi elles sont entrecoupées de fissures, et comme, en cas d'accident, il serait à peu près impossible d'obtenir du secours à temps, mieux vaut user d'une prudence extrême : la partie est dangereuse. Sur ces terrasses, au bord de la mer, il est rare qu'on ne trouve point quelque nid d'oiseau aquatique, et on profite de l'occasion avec empressement.

QU'IL FAIT DONC BON QUITTER SON NID ET SE DÉGOURDIR UN PEU LES JAMBES! IL ME TARDE QUE CES ŒUFS SOIENT ÉCLOS....

La figure 2 représente un photographe qui opère sur un volatile maritime. Ledit volatile, qui s'est posé là pour se reposer, et peut-être pour avaler un poisson qu'il vient de prendre en plongeant dans l'eau au bas de la falaise, ledit volatile est quelque peu méfiant de son naturel. « Que vient faire chez moi cet intrus, se demande-t-il? Qu'a-t-il à voir ici? Je suis chez moi, et je ne lui ai pas demandé sa visite. Je m'en vais». Et il s'en va, en effet, mais pas assez vite pour éviter le sort — d'ailleurs peu douloureux — qui l'attend. On admirera le caractère sauvage et désolé de sa retraite; ces blocs de rocher énormes, et ces fentes profondes où sans doute d'autres oiseaux font leur refuge et viennent élever leur couvée à l'abri des vents, de la tempête, du renard et de cent autres ennemis affamés de chair fraîche ou d'œufs — même pas frais.



LE PHOTOGRAPHE PHOTOGRAPHIE.
Dans la falaise : un Oiseau qui quitte son nid.

(1) Voir les numéros 42 et 43.

UN GROUPE DE *Puffins*.

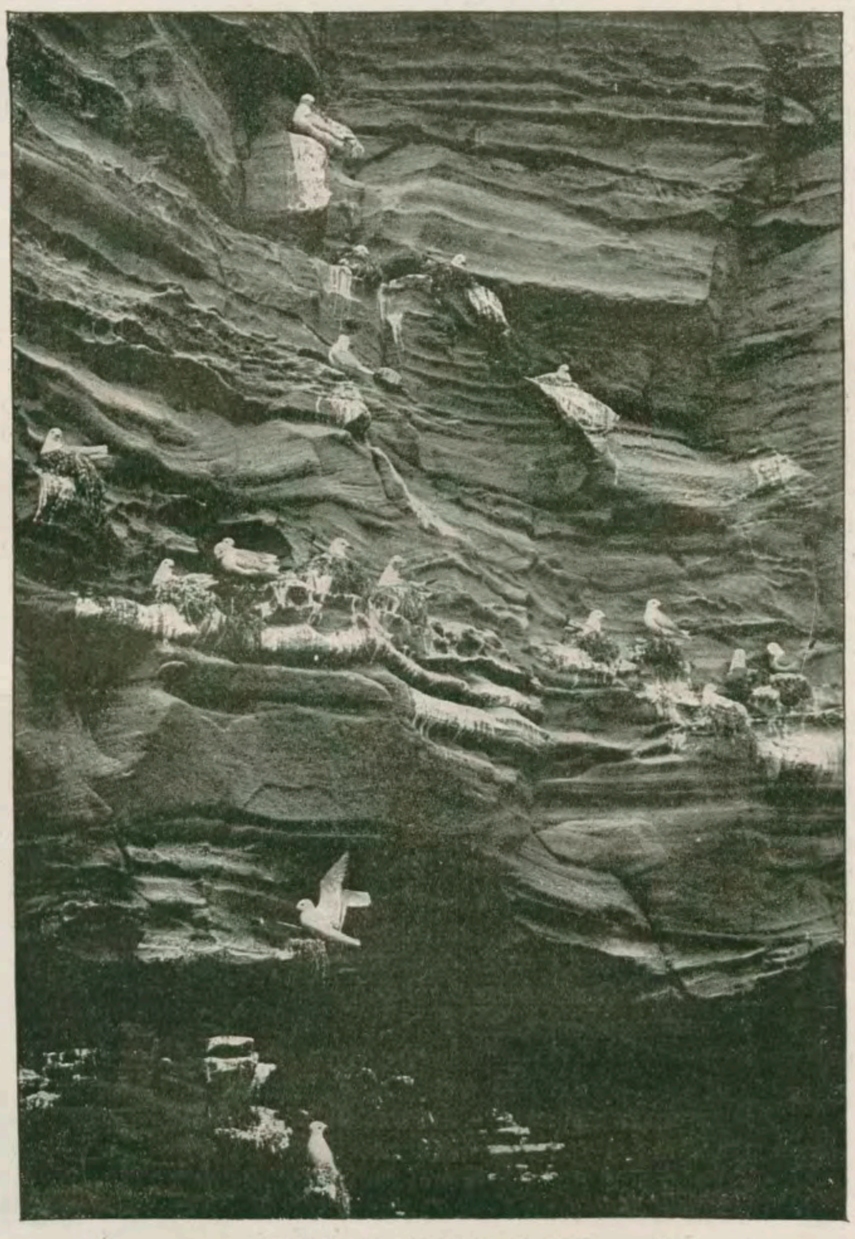
Dans des retraites de ce genre, avec un peu de patience, on arrive à voir bien des choses, et à croquer bon nombre de bêtes. La figure 3 représente encore un oiseau — celui-là même qui figure dans la photographie précédente — mais elle le montre dans une attitude tout à fait caractéristique, battant des ailes et s'étirant, allongeant ses muscles fatigués par le repos et par la posture accroupie que lui impose la nature pour échauffer ses œufs et en transformer le contenu en petits oiseaux.

Bien que ces volatiles des mers et des côtes soient d'habitude fort sauvages, il est relativement facile de les approcher. Il y a une manière de faire qui réussit dans la plupart des cas. Il y faut beaucoup de patience et de douceur : ce n'est pas en courant sur eux, en cherchant à les gagner de vitesse, en brandissant l'appareil photographique qu'on arrive : il faut la persuasion. Il est excellent de savoir quelque peu imiter leur cri ; même si l'imitation est médiocre, elle intéresse, elle distrait les oiseaux, ils s'attardent à écouter, cherchant à comprendre. Et pendant ce temps, le photographe qui s'est mis en posture, à distance, avance peu à peu, à petits pas et à intervalles; il se rapproche de la bête, toujours caché sous son voile, visant toujours cette dernière, et diminuant progressivement la distance, en transportant son appareil qu'il soulève légèrement, et tient toujours devant lui. Avec de la patience et de l'expérience, on arrive à de fort bons résultats. Mais il faut apprendre à connaître les bêtes et leurs gestes ; il faut savoir s'arrêter au moment où elles deviennent inquiètes ; il faut savoir interpréter leurs mouvements, deviner leur émotion, et laisser à celle-ci de temps de se dissiper. L'oiseau de mer qui, au bord du rocher, agite le cou de haut en bas, et remue les pattes est sur le point de s'envoler ; il ne faut pas le chasser en avançant davantage.

Tout ceci est évident, mais l'expérience et l'observation en apprendront toutefois plus que des volumes entiers de conseils. Il faut que chacun fasse son propre apprentissage.

Dans la plupart des îlots rocheux, inhabités, qui avoisinent les côtes, on trouve généralement une ample population d'oiseaux. Ces îlots sont leurs rendez-vous de prédilection : ils s'y réunissent pour élever leurs familles ; ils s'y reposent aussi de leurs excursions ; ils s'y installent pour guetter le poisson qui nage entre les rochers. Comme l'homme n'y va guère — exception faite pour certains îlots où des chasseurs se rendent périodiquement, un peu pour chasser, et surtout pour recueillir les œufs qui sont comestibles — ces îlots abritent le plus souvent des troupes considérables. Avec de la patience on réussit à les approcher et à les photographier. Ici, ce sont des bandes de pétrels, de goélands, de *puffins* ; ailleurs des mouettes, des fous, et vingt autres espèces. Il semble que le fait d'être en nombre leur donne souvent confiance ; ils se laissent approcher d'assez près, bien que surveillant sans cesse leur visiteur, et guettant ses gestes pour deviner la nature de ses intentions, comme le font les puffins de la figure 4. Leur bec assez grotesque en fait des bêtes plus amusantes qu'élégantes, et quand elles ont l'air préoccupé, le nez qu'elles font — pour employer une expression quelque peu triviale — est d'un haut comique.

Dans les rochers et îlots, les nids sont abondants au printemps. Beaucoup d'espèces, du reste, ne se montrent dans ces localités qu'à l'époque de la reproduction ; une fois leur famille élevée, elles s'en vont. Ces nids sont accrochés aux saillies des rochers, sur les petites surfaces planes qui se trouvent çà et là, et dans la



UN VILLAGE D'OISEAUX DE MER.
Comment commence à se former un dépôt de guano.

figure 5, ils se détachent très nettement sur le fond noir de la roche, grâce à l'amas d'excréments qui les entoure : excréments à demi-liquides qui s'attachent à la roche et forment en quelque sorte des stalactites. Chacun sait que ces stalactites toutes spéciales ont une grande valeur commerciale ; ce sont elles qui composent le guano. Dans les îles isolées au milieu de l'océan, et rarement visitées par l'homme, les oiseaux sont très nombreux et avec le temps leurs excréments arrivent à former des dépôts épais que l'on vient chercher pour les charger sur des navires et les aller vendre au loin pour fertiliser le sol.

A coup sûr le dépôt de guano est insignifiant, dans la figure dont il s'agit, mais avec le temps, il deviendrait considérable.

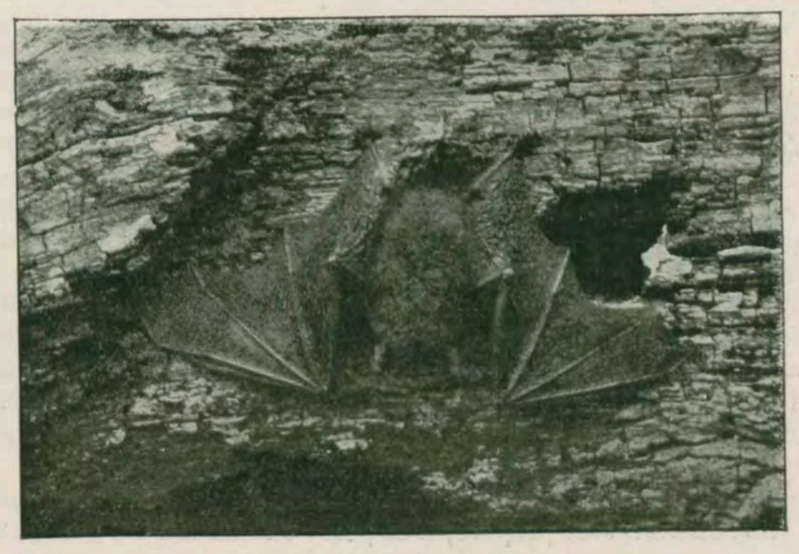
La méthode des cordes ne s'emploie pas seulement au bord de la mer, pour l'étude des oiseaux aquatiques, elle peut et doit s'employer aussi dans les terres, dans les montagnes. Là aussi, ce sera pour chercher des oiseaux, mais on trouvera d'autres formes animales aussi : par exemple des chauves-souris. Ces animaux si curieusement organisés, qui ne sortent guère que de nuit, se tiennent durant le jour enfermés dans des cavernes, dans des crevasses sombres, accrochées par les pattes, la tête en bas. Avec un peu de patience on finira par en découvrir un exemplaire, dans quelque trou sombre, et on le photographiera sans peine, avec le secours du magnésium s'il est besoin (fig. 6).

Tout comme les oiseaux, les chauves-souris produisent du guano, et quand on peut pénétrer dans une caverne où ces animaux ont accès depuis longtemps, où l'homme ne va point les déranger, il est facile de faire une ample provision de fumier. Dans sa *Faune du Doubs*, si nous ne faisons erreur, Ogérien a signalé une caverne de ce genre que quelques cultivateurs avaient mise en exploitation.

En France, les chauves-souris ne sont guère nombreuses ; il est des genres importants qui ne sont même pas représentés chez nous. Mais dans les régions tropicales il en va autrement. En Australie, par exemple, il y a des territoires très étendues et fertiles où les chauves-souris se montrent particulièrement invisibles. Ces territoires ne sont pas nombreux, — on sait que la fertilité n'est pas la caractéristique de l'Australie : l'intérieur de ce continent est un désert aride, inhabitable — aussi les dégâts des chauves-souris n'en sont-ils que plus redoutables. Celles-ci appartiennent au groupe frugivore, ce groupe des chauves-souris qui se nourrissent de graines et de fruits. Elles habitent des broussailles et des forêts reculées où l'homme ne peut guère aller les chercher, et dès que la nuit est venue, elles prennent leur vol, et font de longues excursions vers les parties peuplées et cultivées ; toute la nuit elles dévastent les champs et surtout les vergers, et le matin venu, repues, elles regagnent leur domicile, et vont se pendre dans les arbres, tête en bas, pour passer la journée à dormir. Des battues ont été faites, à l'occasion, des battues monstres, qui s'achevaient par un tableau de 100,000 chauves-souris, mais l'opération est très coûteuse : on a calculé que chaque tête revenait à 1 fr. 50 et dans ces conditions le paternel gouvernement hésite à recommencer.

ZOOPHILUS.

P. S. — *Nous publierons prochainement la seconde partie de l'intéressante étude de notre collaborateur Zoophilus.*



LA CHAUVE-SOURIS CHEZ ELLE.